Chronique Printemps 2012

- ☑ Le Garage maintenant en ligne
- ☑ Batterie gel Honda
- ☑ Siège de GL1500
- ☑ Nouveau filtre à l'huile
- ☑ Premières impressions des AVON pour 1500
- ☑ Cote de charge – pneus GL1800
- ☑ Pare-brise – 1800
- ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces tâches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

« Le Garage » maintenant en ligne

Vous nous l'avez souvent demandé; nous y sommes enfin ! Les chroniques « Le Garage » sont maintenant en ligne sur le site de l'Association. Vous n'avez qu'à taper www.gwq.qc.ca et cliquer sur l'onglet « Divers » pour y retrouver toutes les chroniques passées. Choisissez l'édition désirée ou consultez l'index par sujet pour trouver la parution qui vous intéresse. Afin de favoriser les membres actifs de Gold Wing Québec, nous y afficherons les chroniques avec 1 an de retard.

Batterie gel Honda

Les 1800 de 2009 à 2012 sont maintenant équipées avec des batteries au gel. Développées conjointement par le groupe de recherche et développement de Honda et la compagnie Yuasa Battery, ces dernières sont totalement sans entretien et qualifiées de vraie « nouvelle génération » de batteries. Munies de plaques plus épaisses, plus larges et plus nombreuses, elles offrent une capacité de charge supérieure et sont plus performantes grâce à la nouvelle formulation d'électrolyte qui permet le prolongement de la durée de vie de la batterie. Les fabricants estiment ce prolongement à 81%.

Chargée en moyenne à hauteur de 70% lors de l'achat, il vous suffit de l'installer pour que votre moto démarre au premier essai. Parce que supérieure à celle d'origine, cette batterie peut donc être utilisée comme « haute performance » pour les 2001 à 2008. Préparez-vous à mettre les mains dans vos poches, car le prix est de 221.95$!

Batterie GL1800			
	Batterie d'origine 2001 à 2008	Batterie de remplacement haute performance	Batterie d'origine gel 2009 à 2012
Type	YTX20L-BS Acide	YTX20HL-BS Acide	GYZ20L Gel
# Honda	31500-MCA-003AH	ND	31500-MCA-R31AH
# Parts Canada	165111	165401	ND
Ampères	18	18	20
Poids (lbs)	11.2	12.4	15.2
CCA	270	310	270
Prix	**119.95 $**	**124.95 $**	**221.95 $**

Tous les prix sont indiqués avant l'escompte de votre concessionnaire

En résumé :

- ampérage plus élevé pour mieux répondre aux demandes électriques;

- amélioration du cycle de vie de 81%;
- récupération de charge grandement améliorée en cas de décharge importante, intéressant pour de longues périodes d'inutilisation;

- prix nettement plus élevé;

SIÈGE DE GL1500

Vous possédez une GL1500 de 1988 à 1997 et songez au remplacement de votre siège qui a subi, au cours des années, de multiples épreuves. Son prix relativement élevé de 430 $ peut toutefois faire en sorte que vous restiez assis dessus encore un peu longtemps.

Voici notre suggestion à ce sujet. Il serait intéressant de remplacer le siège conducteur, ainsi que le dossier passager, par ceux des années 1998 à 2000. Ces derniers sont noirs et gris, ne sont pas munis de la housse protectrice incorporée, contrairement à ceux des années antérieures, et sont un peu plus rembourrés. Le dossier passager est modifié au point de vue ergonomique proposant un appui différent. Le prix des 2 éléments combinés est de 381$, ce qui représente une économie de 49$. L'économie est minime pour cette fois, mais si un remplacement s'avérait nécessaire dans l'avenir, le montant épargné serait considérable puisque seul le siège serait remplacé.

Si vous choisissez cette option, il est impératif de vérifier l'agencement de la nouvelle couleur du siège avec les éléments de plastique qui entourent le siège et le dossier de votre moto. En effet, avant 1998, les sièges étaient de couleur grise ou brune, alors que les plus récents sont noirs et gris. Il est probable que ceux qui ont un siège brun avec les éléments de plastiques brun (ex : 1988 sable, 1995 rouge) opteront pour rester dans la couleur d'origine, à moins d'apprécier l'ensemble avec la nouvelle couleur du siège.

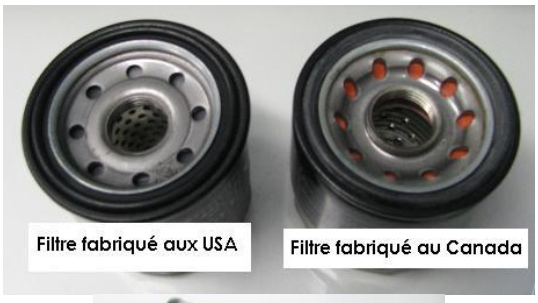
1997 et -		
	# pièce	prix
Siège et housse	77200-MAM-781ZC	430 $
Dossier	77500-MT8-000ZG	61 $
Housse seule	77650-MAM-770	262 $

1998 et +		
	# pièce	prix
Siège	77200-MAM-C50ZC	293 $
Dossier	77500-MAM-A80ZC	88 $

Tous les prix sont indiqués avant l'escompte de votre concessionnaire

NOUVEAU FILTRE À L'HUILE

Lors d'une récente commande de filtre à l'huile, nous avons eu une surprise en vérifiant le numéro. Le dernier numéro utilisé, tant pour la 1800 que pour la 1500, était 15410-MFJ-D01; la nouvelle étiquette indique les lettres « **CH** » à la fin de la série de numéros. Détrompez-vous : il ne s'agit pas d'un hommage aux Canadiens de Montréal ! Ces lettres indiquent simplement que ce filtre est fabriqué au Canada. Il présente quelques modifications mineures, mais les dimensions extérieures restent les mêmes. Il n'est donc pas nécessaire de changer vos clés de remplacement de filtre. Selon un concessionnaire, le prix de vente pourrait être moins élevé qu'auparavant. À suivre…



PREMIÈRES IMPRESSIONS DES AVON POUR 1500

On le sait, les Pilot GT de Michelin n'existent plus. Il fallait donc, pour les mordus de ce pneu, trouver une solution de rechange. En juillet dernier, un des Claude installait sur sa 1500 des Avon Venom. Voici ses premières impressions.

Conduite et tenue de route :
J'ai retrouvé le même comportement que j'appréciais sur les Michelin, soit la facilité à faire incliner la moto et la douceur de roulement. La forme très arrondie du pneu en est sans doute responsable. De plus, je ne suis nullement importuné par le bruit de roulement, contrairement à l'expérience vécue avec d'autres marques. Enfin, je me sens parfaitement en contrôle sur pavé mouillé ayant eu la chance (ou la malchance) de le tester dans ces conditions.

Usure :

	Neuf	Après 11,500 KM
Avant	6/32"	3,5/32"
Arrière	11/32"	7,5/32"

Donc, je crois pouvoir atteindre facilement 25,000 km sachant que la limite minimale d'un pneu est de 1/32".

De plus, après vérification, je n'ai repéré aucune bosse malgré les 3500 km roulés avec ma remorque, soit 30% du total.

La pression que j'applique est la suivante : 46 PSI à l'avant; 48 PSI à l'arrière. La pression maximum indiquée sur le pneu est de 50 PSI, tant à l'avant qu'à l'arrière. Comme la cote de charge de chacun des pneus est très élevée (716 livres à l'avant et 1019 livres à l'arrière), ce pneu supporte très bien la masse que je lui impose, même lorsque nous sommes deux sur la moto en tirant la remorque.

Il est assuré que je me procure des Avon encore cette saison. D'autres commentaires sont à prévoir puisque des camarades en feront l'essai en 2012.

COTE DE CHARGE – PNEUS GL1800

Nous avons déjà souvent parlé de pneus ayant usé prématurément; l'édition Hiver 2011-2012 en faisait encore mention. Nous avons fait une recherche rapide sur les caractéristiques des pneus, afin de vous présenter ce tableau comparatif des cotes de charge concernant les pneus disponibles pour les 1800, telle qu'indiquée sur le flanc des pneus :

Comparaison des cotes de charge GL 1800			
Marque	Fabriquant	Avant	Arrière
D250 *	Dunlop	63	74
G709 *	Bridgestone	63	X
G704 *	Bridgestone	X	74
Élite 3	Dunlop	63	80
ME880	Metzeler	63	74
Cobra	Avon	63	80

(*) Pneu en équipement d'origine

Afin de comparer ces différentes cotes, voici les masses correspondantes à ces valeurs :

Cotes de charge

Cote charge	Poids (lbs)	Cote charge	Poids (lbs)	Cote charge	Poids (lbs)
63	600	70	739	77	908
64	620	71	761	78	937

65	640	72	783	79	963
66	661	73	805	80	992
67	677	74	827	81	1019
68	694	75	853	82	1047
69	716	76	882	83	1074

Connaissant maintenant ces caractéristiques, quel pneu vous procureriez-vous ? Si vous optez pour un pneu ayant une cote de charge plus faible, assurez-vous d'y maintenir une pression adéquate et vérifiez-la souvent.

Compte tenu du poids que le pneu arrière doit supporter (moto et son bagage, conducteur, passager et à l'occasion une remorque), il est clair qu'un pneu à cote de charge élevée aurait notre préférence.

PARE-BRISE 1800

Le remplacement du pare-brise de votre 1800 représente une dépense significative. En commandant un modèle pour une 2005 et plus récent, vous le recevrez automatiquement muni d'une ouverture pour la trappe de ventilation. Si vous ne voulez pas cette trappe, un modèle pour 2003 sera le choix à faire.

Honda		
Avec trappe 2005	64100-MCA-A20	413.91$
Sans trappe 2003	64100-MCA-A00	489.21$

Tous les prix sont indiqués avant l'escompte de votre concessionnaire

La compagnie Memphis Shades offre des modèles de pare-brise, disponibles dans une variété de teintes dégradées dans la partie inférieure, en clair ou « solaire » (teinté à 18%) avec ou sans trappe de ventilation. Leurs coûts sont nettement inférieurs à ceux d'origine :

Memphis Shades	
Avec trappe	154.95$
Sans trappe	146.95$

Tous les prix sont indiqués avant l'escompte de votre concessionnaire

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour les Claude,

À chaque fois que ma moto subissait des coups (bosses, voies ferrées, etc..), mon CB émettait du bruit. La semaine dernière, mon CB ne fonctionnait pas trop bien. La réception était bien, mais ma transmission était très mauvaise; personne ne pouvait me comprendre. Lorsque j'étais immobile, ma transmission était bonne, mais lorsqu'en mouvement, il était impossible de me recevoir. Alors, j'ai communiqué avec le spécialiste des CB : Jacques Radio Communication de La-Plaine. Il m'a suggéré de vérifier mon antenne ou mon casque d'écoute, car le problème devait sûrement venir de l'un de ces appareils. Je me suis rendu à son commerce pour une vérification complète de mon CB.

Jacques Gauvin était également très intéressé à faire vérifier son CB. Nous nous sommes donné rendez-vous chez « JCR ». Nous avons entré nos motos dans le garage, puis il a commencé à vérifier mon antenne. Surprise : mon support d'antenne, à l'intérieur de mon « top case », est brisé sous la rondelle qui le relie à la masse. Il modifie mon support pour bien le fixer à la masse, fait un test pour vérifier l'antenne et le fil coaxial. Surprise encore : il y a un problème de continuité avec le fil et l'antenne (rouille au joint avec l'antenne). Il répare ce petit problème, puis calibre mon CB.

Résultat : coupe d'antenne de ¾" environ. Moi qui pensait déjà magasiner un CB pour le remplacer, je venais d'épargner plusieurs $$$.

À première vue, le CB de Jacques Gauvin ne présentait aucun problème. Le spécialiste de « JRC » a rapidement trouvé que le boulon qui reliait le support de l'antenne à la masse n'était pas serré (on pouvait le dévisser à la main). Aussi, le boulon de côté qui retient l'antenne au « top case » avait de la corrosion. Après nettoyage et vérification d'antenne, il effectue un test de transmission; un bon calibrage d'antenne s'avère nécessaire.

Résultat : environ 1" d'antenne a dû être coupé sur la moto de Jacques.

Le tout nous a coûté 40$ chacun. À notre avis, c'est un bon prix pour le travail effectué et surtout le résultat à la fin. Nous avons roulé ensemble au retour sur une bonne distance : tant la réception que la transmission était excellente. On ne pense jamais vraiment à l'antenne CB dans la liste de vérification.

Je recommande aux membres de GWQ de faire calibrer les antennes de CB. Cela en vaut la peine pour la transmission. Merci beaucoup à Jacques de « JRC », le spécialiste du CB.

http://www3.sympatico.ca/cbjrc/
Benoit Pageau